



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (pátého senátu)

20. března 2014*

„Nesplnění povinnosti státem — Registrace motorových vozidel — Články 34 SFEU a 36 SFEU — Směrnice 70/311/EHS — Směrnice 2007/46/ES — Pravostranný provoz v členském státě — Povinnost přemístit pro účely registrace osobních automobilů mechanismus řízení umístěný vpravo na levou stranu vozidla“

Ve věci C-61/12,

jejímž předmětem je žaloba pro nesplnění povinnosti na základě článku 258 SFEU, podaná dne 6. února 2012,

Evropská komise, zastoupená A. Steiblytė, G. Wilmsem a G. Zavvosem, jako zmocněnci, s adresou pro účely doručování v Lucemburku,

žalobkyně,

proti

Litevské republice, zastoupené D. Kriauciūnasem a R. Krasuckaitė, jako zmocněnci,

žalované,

podporované:

Estonskou republikou, zastoupenou M. Linntam, jako zmocněnkyní,

Lotyšskou republikou, zastoupenou I. Kalniņšem a A. Nikolajevou, jako zmocněnci,

Polskou republikou, zastoupenou B. Majczynou a M. Szpunarem, jako zmocněnci,

vedlejšími účastnicemi řízení,

SOUDNÍ DVŮR (pátý senát),

ve složení T. von Danwitz, předseda senátu, E. Juhász (zpravodaj), A. Rosas, D. Šváby a C. Vajda, soudci,

generální advokát: N. Jääskinen,

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

* Jednací jazyk: litevština.

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 7. listopadu 2013,
vydává tento

Rozsudek

- 1 Svou žalobou se Evropská komise domáhá, aby Soudní dvůr určil, že Litevská republika tím, že zakazuje registraci osobních automobilů, jejichž volant je umístěn vpravo, anebo pro účely registrace osobních automobilů, jejichž mechanismus řízení se nachází vpravo, ať již nových nebo dříve zaregistrovaných v jiném členském státě, požaduje, aby byl volant přemístěn doleva, nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z článku 2a směrnice Rady 70/311/ĚHS ze dne 8. června 1970 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se mechanismu řízení motorových vozidel a jejich přípojných vozidel (Úř. věst. L 133, s. 10; Zvl. vyd. 13/01, s. 90), z čl. 4 odst. 3 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice) (Úř. věst. L 263, s. 1), jakož i z článku 34 SFEU.

Právní rámec

Unijní právo

- 2 V bodech 2, 3 a 14 odůvodnění směrnice 2007/46 se uvádí:
 - „(2) Systémy schvalování členských států je vhodné za účelem vytvoření a fungování vnitřního trhu Společenství nahradit postupem schvalování Společenství vycházejícím ze zásady plné harmonizace.
 - (3) Technické požadavky použitelné na systémy, konstrukční části, samostatné technické celky a vozidla je třeba harmonizovat a specifikovat v regulačních aktech. Tyto regulační akty by měly mít především za cíl zajistit vysokou míru bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, ochrany zdraví, ochrany životního prostředí, energetické účinnosti a ochrany proti neoprávněnému použití.
 - [...]
 - (14) Hlavním cílem právních předpisů o schvalování vozidel je zajistit, aby nová vozidla, konstrukční části a samostatné technické celky uvedené na trh poskytovaly vysokou míru bezpečnosti a ochrany životního prostředí. Dosažení tohoto cíle by nemělo být ztěžováno montáží určitých částí nebo zařízení po uvedení vozidla na trh nebo po uvedení do provozu. Proto by měla být přijata odpovídající opatření k zajištění toho, aby části nebo zařízení, jež je možné montovat do vozidel a jež mohou významně ohrozit fungování systémů s významem pro bezpečnost nebo ochranu životního prostředí, podléhaly před tím, než jsou nabízeny k prodeji, kontrole ze strany schvalovacího orgánu. Tato opatření by měla zahrnovat technické požadavky, jež tyto části a zařízení musí splnit.“
- 3 Článek 1 směrnice 2007/46, nadepsaný „Předmět“, stanoví:

„Tato směrnice stanoví harmonizovaný rámec zahrnující správní ustanovení a obecné technické požadavky pro schvalování všech nových vozidel v její oblasti působnosti a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla, za účelem usnadnění jejich registrace, prodeje a uvádění do provozu ve Společenství.

Tato směrnice rovněž stanoví ustanovení o prodeji částí a zařízení určených pro vozidla schválená v souladu s touto směrnicí a jejich uvádění do provozu.

Zvláštní technické požadavky na konstrukci a fungování vozidel se stanoví za použití této směrnice v regulačních aktech, jejichž vyčerpávající seznam je uveden v příloze IV.“

- 4 Článek 4 této směrnice, nadepsaný „Povinnosti členských států“, v odstavci 3 stanoví:

„Členské státy provedou registraci nebo povolí prodej nebo uvedení do provozu pouze těch vozidel, konstrukčních částí a samostatných technických celků, jež splňují požadavky této směrnice.

Členské státy nesmějí zakázat, omezit ani bránit registraci, prodeji, uvedení do provozu ani jízdě na silnici vozidel, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků z důvodů týkajících se konstrukčních a funkčních hledisek, na něž se vztahuje tato směrnice, pokud splňují její požadavky.“

- 5 Článek 9 téže směrnice, nadepsaný „Zvláštní ustanovení týkající se vozidel“, v odst. 1 písm. a) stanoví:

„Členské státy udělí ES schválení pro

- a) typ vozidla, který odpovídá údajům v dokumentaci výrobce a splňuje technické požadavky stanovené v příslušných regulačních aktech uvedených v příloze IV“.

- 6 Tato příloha IV, část I zmíněné směrnice obsahuje seznam tzv. „zvláštních směrnic“ stanovících technické požadavky k ES schválení typu vozidla.

- 7 Článek 18 směrnice 2007/46, nadepsaný „Prohlášení o shodě“, v odstavci 1 prvním pododstavci uvádí:

„Výrobce jako držitel ES schválení typu vozidla vydává prohlášení o shodě, jímž musí být opatřeno každé vozidlo, ať úplné, neúplné nebo dokončené, jež bylo vyrobeno ve shodě se schváleným typem vozidla.“

- 8 Článek 26 této směrnice, nadepsaný „Registrace, prodej a uvedení vozidel do provozu“, v odst. 1 prvním pododstavci stanoví:

„Aniž jsou dotčeny články 29 a 30, zaregistrují členské státy vozidla a povolí jejich prodej nebo uvedení do provozu pouze tehdy, jsou-li opatřena platným prohlášením o shodě vydaným v souladu s článkem 18.“

- 9 Příloha I téže směrnice nese nadpis „Úplný soupis informací k ES schválení typu vozidla“. Bod 1 této přílohy, nadepsaný „Obecné konstrukční vlastnosti vozidla“, stanoví:

„[...]

1.8. Řízení: levostranné/pravostranné ⁽¹⁾

1.8.1.

Vozidlo je vybaveno zařízením pro pravostranný/levostranný ⁽¹⁾ provoz.

[...]

Ve vysvětlivkách k této příloze 10 se uvádí:

„⁽¹⁾ Nehodící se škrtněte (pokud vyhovuje více položek, mohou nastat případy, kdy není třeba škrtnat nic).“

- 10 Příloha III zmíněné směrnice nese nadpis „Informační dokument k ES schválení typu vozidla“. Bod 1 této přílohy, nadepsaný „Obecné konstrukční vlastnosti vozidla“, stanoví:

„[...]

1.8. Řízení: levostranné/pravostranné ⁽¹⁾

1.8.1.

Vozidlo je vybaveno zařízením pro pravostranný/levostranný ⁽¹⁾ provoz.

[...]“

Znění vysvětlivek týkajících se číslovaného odkazu ⁽¹⁾ bodu 1 této přílohy III je stejné jako znění vysvětlivek týkajících se bodu 1 přílohy I, jež je citováno v bodě 9 tohoto rozsudku.

- 11 Příloha IX směrnice 2007/46, ve znění nařízení Komise (ES) č. 385/2009 ze dne 7. května 2009 (Úř. věst. L 118, p. 13), kterým se přizpůsobuje vědeckotechnickému pokroku, je nadepsána „Osvědčení ES o shodě“. Bod 0 této přílohy, nadepsaný „Cíle“, zní takto:

„Prohlášení o shodě je osvědčení, které výrobce vozidla vydává kupujícímu, aby ho ujistil, že vozidlo, které získal, splňovalo v době výroby platné právní předpisy Evropské unie.

Prohlášení o shodě rovněž slouží k tomu, aby příslušné orgány členských států mohly registrovat vozidla, aniž by musely po žadateli vyžadovat poskytnutí další technické dokumentace.

[...]“

- 12 Strana 1 tohoto prohlášení obsahuje následující poznámku:

„Níže podepsaný [...] tímto osvědčuje, že vozidlo:

[...]

odpovídá ze všech hledisek typu popsanému ve schválení [...] a

může být trvale registrováno v členských státech, které mají pravostranný/levostranný provoz [...]“

- 13 Vysvětlivky k příloze IX směrnice 2007/46 v bodech b) a d) stanoví:

„b) Uvedte, zda je vozidlo vhodné pro užití buď pro pravostranný nebo levostranný provoz, nebo jak pro pravostranný, tak pro levostranný provoz.

[...]

d) Toto prohlášení neomezuje právo členských států vyžadovat technické úpravy s cílem umožnit registraci vozidla v jiném členském státě, než pro který bylo určeno, pokud je směr provozu na opačné straně vozovky.“

- 14 Směrnice 70/311 je jednou ze zvláštních směrnic uváděných v příloze IV směrnice 2007/46. Článek 2a směrnice 70/311, který byl do této směrnice vložen Aktem o podmínkách přistoupení Dánského království, Irska a Spojeného království Velké Británie a Severního Irsku k Evropským společenstvím a o úpravách smluv (Úř. věst. 1972, L 73, s. 14), stanoví:

„Členské státy nesmějí odmítnout ani zakázat prodej, registraci, uvedení do provozu nebo užívání motorových vozidel z důvodů týkajících se mechanismu řízení, pokud splňují požadavky uvedené v příloze.“

- 15 Příloha I této směrnice nese nadpis „Oblast působnosti, definice, žádost o ES schválení typu, udělení ES schválení typu, požadavky na konstrukci, požadavky na zkoušky, úpravy typu a změny schválení, shodnost výroby“.

- 16 Bod 1.3 této přílohy má následující znění:

„Pro účely této směrnice se

[...]

mechanismem řízení rozumí celek zařízení, jehož účelem je určit směr pohybu vozidla.

Mechanismus řízení sestává z těchto částí:

- ovládací orgán řízení,
- převod řízení,
- řízená kola,
- a přívod energie, pokud je jím mechanismus vybaven“.

- 17 Bod 4.1.1 zmíněné přílohy stanoví:

„Mechanismus řízení musí zajišťovat snadné a bezpečné ovládání vozidla až do jeho nejvyšší konstrukční rychlosti [...]“

- 18 Dodatek 1 přílohy I směrnice 70/311 nese nadpis „Informační dokument č. [...] podle přílohy I směrnice Rady 70/156/EHS pro ES schválení typu vozidla z hlediska mechanismu řízení [...]“. Bod 1 této přílohy, nadepsaný „Všeobecné konstrukční vlastnosti vozidla“, zní takto:

„[...]“

1.8. Řízení: levostranné/pravostranné [...].

[...]“

Litevské právní předpisy

- 19 Zákon o bezpečnosti silničního provozu (Žin, 2000, č. 92-2883), jehož nové znění nabylo účinnosti dnem 1. července 2008, tvoří legislativní rámec bezpečnosti silničního provozu v Litvě.

20 Článek 25 odst. 4 litevského zákona o bezpečnosti silničního provozu stanoví:

„Je zakázáno provozovat na veřejných komunikacích motorová vozidla, jež jsou určena k jízdě po levé straně vozovky nebo jejichž volant je umístěn vpravo, s výjimkou těch, jež byla zaregistrována v Litevské republice před 1. květnem 1993, anebo jsou-li svou konstrukcí nebo výbavou určena ke zvláštním účelům. Tento zákaz se dočasně (do 90 dnů ročně) nevztahuje na cizince, kteří přicestovali do Litevské republiky vozidlem zaregistrovaným v zahraničí a kteří nemají povolení k dočasnému nebo trvalému pobytu v Litevské republice, ani na litevské občany s trvalým pobytem v zahraničí, ani na vozidla náležející v souladu s právními předpisy do kategorie historických vozidel.“

21 Podle čl. 27 odst. 1 a 2 téhož zákona:

„1. Oprávnění k jízdě na veřejných komunikacích v Litvě mají řádně zaregistrovaná motorová vozidla a jejich přípojná vozidla. Povinnost zaregistrovat motorová vozidla v Litevské republice se dočasně (do 90 dnů ročně) nevztahuje na cizince, kteří přicestovali do Litevské republiky vozidlem zaregistrovaným v zahraničí a nemají povolení k dočasnému nebo trvalému pobytu v Litevské republice, nebo mají povolení k pobytu v EU, ani na litevské občany s trvalým pobytem v zahraničí.

2. [...] motorová vozidla, která jsou určena k jízdě po levé straně silnice nebo mají volant na pravé straně, nebudou v Litvě zaregistrována, s výjimkou historických vozidel a vozidel určených ke zvláštním účelům.“

22 Vyhláška ředitele Národní inspekce silniční dopravy při ministerstvu komunikací č. 2B-290 ze dne 29. července 2008 v kapitole IV týkající se podmínek obecné instalace systému řízení stanoví:

„Systém řízení vozidla nemůže být umístěn na pravé straně kabiny, s výjimkou systémů pro motorová vozidla, která byla zaregistrována v Litvě před 1. květnem 1993, nebo pro motorová vozidla podléhající zvláštnímu systému registrace.“

23 Vyhláška č. 2B-515 ředitele Národní inspekce silniční dopravy při ministerstvu komunikací ze dne 23. prosince 2008 o výrobě a přestavbě motorových vozidel a přípojných vozidel a o schválení požadavků a postupu opravy a technické kontroly motorových vozidel a přípojných vozidel, která nesmějí být provozována na veřejných komunikacích, stanoví ve svém bodě 28 podmínky pro přemístění volantu z pravé strany doleva takto:

„Přemístění mechanismu řízení vozidla z pravé strany na levou stranu se povolí v následujících případech:

přestavba vozidla se uskuteční v dílně autorizované výrobcem;

[...]“

24 Z této právní úpravy vyplývá, že pro účely registrace vozidla v Litvě musí být systém řízení umístěn na jeho levé straně, anebo pokud se původně nacházel vpravo, musí být přemístěn doleva.

Postup před zahájením soudního řízení

25 Během posledních let obdržela Komise řadu stížností od osob, které si ve Spojeném království nebo v Irsku zakoupily osobní automobily určené k jízdě na levé straně vozovky a mohly tyto automobily zaregistrovat v Litvě pouze za podmínky, že přemístí volant doleva. Komise, jež měla za to, že tato podmínka odporuje čl. 4 odst. 3 směrnice 2007/46 a článku 2a směrnice 70/311, zaslala dne

3. listopadu 2009 Litevské republice výzvu dopisem. Podle Komise z uvedených ustanovení vyplývá, že členské státy jsou povinny zaregistrovat nové vozidlo odpovídající technickým požadavkům stanoveným těmito směrnici, týkajícím se mimo jiné jeho mechanismu řízení.

- 26 Litevské orgány na tuto výzvu dopisem odpověděly dne 5. ledna 2010 dopisem, v němž uvedly, že podmínka stanovená litevskými právními předpisy představuje jediný vhodný a přiměřený prostředek k zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, jakož i ochraně života a zdraví lidí. Jedná se tedy o naléhavé důvody obecného zájmu, které mohou ospravedlňovat překážku volného pohybu zboží. Kromě toho směrnice 2007/46 a 70/311 členským státům neukládají povinnost registrace nových osobních automobilů, jejichž mechanismus řízení splňuje požadavky těchto směrnic, bez ohledu na to, na které straně vozidla se tento mechanismus nachází.
- 27 Dne 25. listopadu 2010 Komise zaslala litevským orgánům odůvodněné stanovisko, v němž uvedla, že dostatečně neodůvodnily překážky registrace osobních automobilů vybavených systémem řízení vpravo. Komise zopakovala svou argumentaci, podle níž v případě, že osobní automobil splňuje technické požadavky zmíněných směrnic, jejichž ustanovení se uplatní nezávisle na tom, která strana vozovky je určena pro směr jízdy, nemůže být skutečnost, že se mechanismus řízení nachází na té či oné straně vozidla, důvodem pro odmítnutí jeho registrace.
- 28 Litevské orgány na toto odůvodněné stanovisko odpověděly dne 19. ledna 2011 a uvedly, že dotčená vnitrostátní právní úprava je vedena úvahami o bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a nespojuje s technickými požadavky stanovenými ve směrnici 2007/46 a 70/311. Tato právní úprava tudíž nespadá do rámce uvedených směrnic a musí být posuzována výlučně s ohledem na články 34 SFEU a 36 SFEU. Zmíněná úprava však není v rozporu s pravidly volného pohybu zboží, jelikož dovoz, vývoz, prodej a převoz osobních automobilů vybavených systémem řízení vpravo je na litevském území povolen.
- 29 V každém případě je dotčené opatření vhodné k dosažení cíle zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích vzhledem ke stavu litevské silniční sítě, k počtu smrtelných nehod, k nimž v této síti dochází, jakož i k počtu a stáří v ní provozovaných vozidel. Toto opatření je taktéž přiměřené, jelikož je povoleno užívání vozidel vybavených systémem řízení vpravo zaregistrovaných před rokem 1993, vozidel nacházejících se na litevském území dočasně, historických vozidel a vozidel určených pro užití ke zvláštním účelům.
- 30 Po přezkumu této argumentace se Komise rozhodla podat tuto žalobu.
- 31 Usnesením předsedy Soudního dvora ze dne 20. června 2012 bylo Estonské republice, Lotyšské republice a Polské republice povoleno vedlejší účastenství na podporu návrhových žádání Litevské republiky.

K žalobě

- 32 Úvodem je třeba poukázat na to, že Komise v žalobě rozlišuje mezi novými osobními automobily, u nichž by mělo být sporné vnitrostátní opatření posuzováno s ohledem na směrnice 2007/46 a 70/311, a automobily, které již byly zaregistrovány v jiném členském státě, u nichž by mělo být posouzení provedeno na základě článku 34 SFEU. Soudní dvůr se při přezkumu přidrží tohoto rozlišení.

K uplatnění směrnic 2007/46 a 70/311 na nové osobní automobily

Argumentace účastníků řízení

- 33 Komise v podstatě tvrdí, že směrnice 70/311 a 2007/46, jakož i zvláštní směrnice uvedené v příloze IV směrnice 2007/46, upravují vyčerpávajícím způsobem technické požadavky, jimž musí vyhovět nové osobní automobily a které členskými státy v této oblasti neponechávají žádnou posuzovací pravomoc. Tyto technické požadavky se vztahují na mechanismus řízení vozidla, takže povinnost stanovená vnitrostátními právními předpisy změnit umístění tohoto mechanismu představuje požadavek technické povahy, k jehož stanovení nejsou členské státy oprávněny. Komise dodává, že úkolem technických požadavků stanovených těmito směrnici je zajistit vysokou míru bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.
- 34 Podle Komise ze znění článku 2a směrnice 70/311 a čl. 4 odst. 3 směrnice 2007/46 vyplývá, že strana, na níž se nachází místo řidiče vozidla, nepředstavuje technický požadavek ve smyslu směrnic o schvalování nových vozidel, spojený s uzpůsobením vozidla pro řízení vlevo nebo vpravo. Odkaz v několika ustanoveních směrnic 2007/46 a 70/311 na „řízení levostranné/pravostranné“ znamená pouze to, že konstrukce vozidla vyhovuje mechanismem řízení technickým požadavkům stanoveným v těchto směrniciích pro směr jízdy a neudává, že v případě pravostranného provozu se mechanismus řízení musí nacházet vlevo.
- 35 Litevská vláda, podporovaná estonskou, lotyšskou a polskou vládou, uvádí, že zákaz registrace vozidel vybavených mechanismem řízení umístěným vpravo nesouvisí s důvody, které se týkají fungování nebo souladu mechanismu řízení s technickými požadavky směrnic 2007/46 a 70/311, ale s možností bezpečného řízení takovýchto vozidel na silnicích s pravostranným provozem. Tyto směrnice stanoví pouze požadavky týkající se výroby, montáže a schvalování vozidel a nezabývají se umístěním volantů, neboť tento aspekt není spojen s technickým požadavkem týkajícím se vozidla, ale s bezpečností silničního provozu, která z velké části spadá do pravomoci členských států.
- 36 Předmětem technických požadavků je rovněž bezpečnost silničního provozu, ale nepředstavují jediná opatření umožňující zajistit tuto bezpečnost. Dotyčné vnitrostátní opatření tudíž nespadá do oblasti působnosti těchto směrnic a musí být posuzováno z hlediska článků 34 SFEU a 36 SFEU, ať už se jedná o nová či ojetá vozidla. I kdyby toto opatření představovalo omezení zásady volného pohybu zboží, bylo by nicméně odůvodněno naléhavými požadavky obecného zájmu týkajícími se bezpečnosti silničního provozu.
- 37 Podle litevské vlády body 1.8 a 1.8.1 příloh I a III směrnice 2007/46, jakož i dodatek 1 bod 1.8 přílohy I směrnice 70/311 rozlišují mezi vozidly podle toho, zda jsou určena pro pravostranný nebo levostranný provoz. Žádné z ustanovení těchto směrnic neumožňuje tvrdit, že je členský stát povinen provést registraci vozidla bez možnosti zohlednit směr jízdy zavedený v tomto státě. Kromě toho vysvětlivky v bodě d) přílohy IX směrnice 2007/46 umožňují členskému státu s pravostranným provozem vyžadovat, aby byl před registrací vozidla volant přemístěn vlevo.

Závěry Soudního dvora

- 38 Z porovnání těchto argumentů vyplývá, že se strany rozcházejí především v otázce, zda lokalizace místa řidiče vozidla spadá do harmonizovaného rámce vytvořeného směrnicemi 2007/46 a 70/311, anebo do této harmonizace nespadá, takže je členskými státy umožněno pro účely registrace nového vozidla na jejich území uložit z důvodů bezpečnosti přesunutí místa řidiče tohoto vozidla na stranu protilehlou straně vozovky ve směru provozu.

- 39 V tomto ohledu je třeba uvést, že směrnice 2007/46, tzv. „rámcová směrnice“, zavedla, jak vyplývá z jejího článku 1 ve spojení s body 2, 3 a 14 odůvodnění, jednotný postup schvalování nových vozidel vycházející ze zásady plné harmonizace technických vlastností, kdežto konkrétní technické požadavky týkající se konstrukce a fungování vozidla byly stanoveny zvláštními směrnicemi, jež jsou uvedeny v příloze IV této směrnice.
- 40 Z výše uvedených ustanovení vyplývá, že harmonizovaný rámec má za cíl vytvoření a fungování vnitřního trhu, přičemž vysoká úroveň bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích má být zaručena plnou harmonizací technických požadavků týkajících se zejména konstrukce vozidel.
- 41 Článek 4 odst. 3 směrnice 2007/46 stanoví, že členské státy nesmějí žádným způsobem bránit mj. registraci vozidel z důvodů týkajících se zejména konstrukčních hledisek, na něž se vztahuje tato směrnice, pokud splňují její požadavky.
- 42 Mechanismus řízení a s tím spojená lokalizace místa řidiče vozidla, jež tvoří součást tohoto mechanismu, představují základní prvky konstrukce vozidla.
- 43 Třebaže směrnice 2007/46 a 70/311 neurčují lokalizaci místa řidiče vozidla, například ustanovením, že se musí vždy nacházet na straně vozidla protilehlé straně vozovky ve směru provozu, ještě z toho nevyplývá, že tento prvek nespadá do jejich oblasti působnosti. Je třeba mít za to, že zákonodárce Unie poskytl v tomto ohledu výrobcům automobilů svobodu, jež nemůže být potlačována ani omezována vnitrostátními právními předpisy.
- 44 Mechanismy řízení vozidel jsou konkrétně předmětem směrnice 70/311, jejíž článek 2a vyžaduje, aby členské státy nezakazovaly zejména registraci vozidla „z důvodů týkajících se mechanismu řízení“, pokud splňuje požadavky stanovené v této směrnici.
- 45 Zákaz odmítnutí registrace obsažený ve zmíněném článku 2a je kategorický a obecný a formulace „z důvodů týkajících se mechanismu řízení“ je po obsahové stránce jasná, protože výraz „mechanismus řízení“ zahrnuje též stranu řidiče, tzn. umístění volantu vozidel, jež tvoří nedílnou součást tohoto mechanismu řízení.
- 46 Článek 2a byl však do směrnice 70/311 vložen Aktem o podmínkách přistoupení Irska a Spojeného království Velké Británie a Severního Irska k Evropským společenstvím, což byly tehdy jediné členské státy s levostranným provozem, aniž byl doplněn seznam požadavků v příloze I této směrnice.
- 47 V tomto kontextu nelze rozumně předpokládat, že by si zákonodárce Unie neuvědomoval skutečnost, že by přistoupení členských států, na jejichž území se jezdí vlevo, přičemž jeden z těchto států je místem výroby automobilů, v nichž se strana řidiče v zásadě nachází vpravo, mohlo v režimu vnitřního trhu implikujícího právo volného pohybu, ovlivnit řidičské zvyklosti, popř. též přinášet určité riziko související se silničním provozem. Naopak je třeba dospět k závěru, že zákonodárce toto případné riziko zohlednil a rozhodl se pro přijetí článku 2a směrnice 70/311.
- 48 Z těchto úvah vyplývá, že odkaz určitých ustanovení směrnic 2007/46 a 70/311 na „směr jízdy [...] vpravo/vlevo“, který musí být uveden v informačním dokumentu pro účely registrace vozidla, jakož i údaj, který musí být obsažen v osvědčení o shodě, podle něhož je vozidlo „uzpůsobeno“ k jízdě vpravo nebo vlevo, se nemůže týkat základních prvků konstrukce vozidla, jako je například umístění volantu, nýbrž pouze jiných prvků, jako je instalace osvětlovacích zařízení a stěračů nebo zařízení vozidel pro nepřímý výhled.
- 49 Týž závěr se uplatní i u bodu d) vysvětlivek k příloze IX směrnice 2007/46, podle něhož – zvolí-li kupující takovéto vozidlo – prohlášení výrobce v osvědčení o shodě neomezuje právo členských států vyžadovat za účelem jeho registrace „technické úpravy“.

- 50 Jak totiž uvedl generální advokát v bodě 48 svého stanoviska, úpravy, jež lze vyžadovat, se nemohou týkat přesunutí místa řidiče vozidla, což by znamenalo podstatný zásah do konstrukce vozidla, jenž by byl v rozporu se zněním a cílem směrnice 70/311, ale pouze méně významných zásahů, například těch, které jsou zmíněny v bodě 48 tohoto rozsudku.
- 51 Kromě toho nelze přijmout argument, podle něhož se zákaz odmítnout registraci obsažený v článku 2a směrnice 70/311 týká pouze požadavků technické povahy, a nikoli požadavků souvisejících se zajišťováním bezpečnosti silničního provozu. Zprvé, jak správně uvádí Komise, technické požadavky definované směrnicemi o registraci nových vozidel mají za úkol zajistit vysokou úroveň bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, takže nelze omezit rozsah zákazu podle článku 2a směrnice 70/311 z jiných důvodů než těch, jež jsou spojeny s bezpečností provozu na pozemních komunikacích. Zadruhé by výklad navrhaný litevskou a polskou vládou zbavil článek 2a užitečného účinku, jelikož by umožňoval bránit registraci nových vozidel splňujících technické požadavky z důvodů spojených s bezpečností silničního provozu, jež je zajišťována právě těmito technickými požadavky.
- 52 Je proto třeba přijmout závěr, že lokalizace místa řidiče vozidla, jež tvoří nedílnou součást mechanismu řízení vozidla, spadá do harmonizace zavedené směrnicemi 2007/46 a 70/311, takže členské státy nemohou z důvodů bezpečnosti pro účely registrace nového vozidla na jejich území požadovat přesunutí místa řidiče na stranu vozidla protilehlou k okraji vozovky ve směru provozu.

K použití článku 34 SFEU na osobní automobily, které již byly zaregistrovány v jiném členském státě

Argumentace účastníků řízení

- 53 Komise uvádí, že registrace vozidel, která již byla zaregistrována v jiném členském státě, nepodléhá sekundárním právním předpisům Unie, ale pravidlům primárního práva, jimiž se řídí volný pohyb zboží. Má za to, že sporná vnitrostátní úprava, přestože se uplatní bez rozdílu na všechna vozidla, představuje opatření s účinkem rovnocenným množstevním omezením dovozu, neboť jejím předmětem nebo účinkem je méně příznivé zacházení se zbožím pocházejícím z jiných členských států.
- 54 Komise tvrdí, že dotyčné právní předpisy nejsou vhodné k dosažení sledovaného cíle bezpečnosti silničního provozu, a to vzhledem k ostatním relevantním činitelům ovlivňujícím tuto bezpečnost. Podle Komise není úroveň bezpečnosti silničního provozu závislá na tom, na které straně vozidla se nachází mechanismus řízení, ale je spojena s chováním a zkušenostmi řidičů, jakož i se stavem silnic i vozidel. V každém případě je dotyčné opatření nepřiměřené, neboť sledovanému cíli by mohla dobře posloužit jiná, méně omezující opatření, jako např. montáž dalších zpětných zrcátek nebo nastavení světlometů a stěračů.
- 55 Litevská vláda má za to, že sporná právní úprava je odůvodněná z hlediska bezpečnosti silničního provozu, jež je judikaturou Soudního dvora považována za naléhavý požadavek obecného zájmu sloužící ochraně života a zdraví účastníků silničního provozu.
- 56 Podle názoru litevské vlády je dotyčná právní úprava z tohoto úhlu pohledu vhodná k dosažení sledovaného cíle vzhledem ke skutečnosti, že v případě pravostranného provozu má řidič vozidla vybaveného volantem vpravo výrazně zúžený výhled oproti řidiči, jehož vozidlo je vybaveno volantem vlevo, což Komise nezpochybňuje. To podle litevské vlády představuje ohrožení bezpečnosti silničního provozu, jehož úroveň ochrany je ponechána na volné úvaze členských států. Dotyčné opatření je navíc přiměřené. Alternativní opatření navrhaná Komisí jsou buďto zcela nepřiměřená, ne-li nebezpečná, nebo nezaručují stejnou úroveň ochrany.

Závěry Soudního dvora

- 57 Ve světle ustálené judikatury Soudního dvora představuje sporná právní úprava opatření s účinkem rovnocenným množstevním omezením dovozu zakázané článkem 34 SFEU, pokud je jeho účinkem bránit v přístupu na litevský trh vozidlům která jsou legálně vyráběna a registrována v jiných členských státech než v Litevské republice a v nichž se místo řidiče nachází vpravo (co se týče počátků této judikatury viz rozsudky ze dne 11. července 1974, Dassonville, 8/74, Recueil, s. 837, bod 5, ze dne 20. února 1979, Rewe-Zentral, nazývaný „Cassis de Dijon“, 120/78, Recueil, s. 649, bod 14, jakož i nověji ze dne 10. února 2009, Komise v. Itálie, C-110/05, Sb. rozh. s. I-519, bod 58).
- 58 V souladu s toutž judikaturou může být takováto právní úprava odůvodněna naléhavými důvody obecného zájmu, je-li způsobilá zaručit uskutečnění sledovaného cíle a nepřekračuje meze toho, co je pro dosažení tohoto cíle nezbytné (výše uvedený rozsudek Komise v. Itálie, bod 59 a citovaná judikatura).
- 59 Litevská vláda se k odůvodnění dotyčné právní úpravy dovolává nutnosti zajištění bezpečnosti silničního provozu, která podle judikatury nepochybně představuje naléhavý důvod obecného zájmu, který může odůvodňovat překážku volného pohybu zboží (výše uvedený rozsudek Komise v. Itálie, bod 60 a citovaná judikatura).
- 60 Je třeba připomenout, že v souladu s taktéž ustálenou judikaturou při neexistenci plné harmonizace na úrovni Evropské unie, což je případ registrace vozidel v jednom členském státě, která již byla registrována v jiném členském státě, členským státům přísluší rozhodnout, na jaké úrovni zamýšlí zajistit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích na jejich území a přitom zohlednit požadavky volného pohybu zboží v Unii. V tomto ohledu musí příslušné vnitrostátní orgány prokázat, že jejich právní úprava je způsobilá zaručit uskutečnění sledovaného cíle a nepřekračuje meze toho, co je nezbytné k jeho dosažení (v tomto smyslu viz výše uvedený rozsudek Komise v. Itálie, body 61 a 62, jakož i citovaná judikatura).
- 61 Co se zaprvé týče vhodnosti dotyčné právní úpravy, litevská vláda uvádí, že umístění volantu vozidla na stejné straně, jako je směr provozu, omezuje zorné pole řidiče, výrazně ztěžuje předjíždění a manévrování s vozidlem, zvláště na dvouproutých silnicích s obousměrným provozem, které tvoří většinu litevské silniční sítě, a zvyšuje tak riziko nehod.
- 62 V tomto ohledu je třeba uvést, že vnitrostátní právní předpisy, které zakazují na území určitého členského státu registraci vozidla, jehož mechanismus řízení je umístěn na stejné straně, jako je směr provozu, jsou s to snížit počet takovýchto vozidel provozovaných v tomto členském státě, a tedy i riziko spojené s tímto provozem. Co se týče takového rizika, odpovídá tomu, co učí běžná zkušenost, podle níž má umístění volantu přímý vztah k zornému poli řidiče, což je ostatně potvrzováno ustálenou praxí výrobců a prodejců motorových vozidel, jež v zásadě spočívá v tom, že v každé zemi nabízejí ke koupi vozidla, jejichž volant je umístěn na straně protilehlé k okraji vozovky ve směru provozu.
- 63 Co se zadruhé týče otázky, zda dotyčná úprava nepřekračuje meze toho, co je nezbytné pro dosažení sledovaného cíle, litevská vláda uvádí, že žádné jiné opatření ani jiný náhradní technický prostředek nezaručuje stejnou úroveň ochrany jako dotyčné opatření, co se týče dopravních rizik, jež s sebou přináší umístění volantu vpravo.
- 64 V tomto ohledu je třeba především uvést, že riziko, které s sebou přináší provoz vozidel, jejichž volant je umístěn vpravo, na území Litvy je stejné, jsou-li tato vozidla nová, nebo byla-li již zaregistrována v jiném členském státě. Ohledně nových vozidel však bylo v bodě 42 tohoto rozsudku uvedeno, že zákonodárce zohlednil toto možné riziko při přijímání článku 2a směrnice 70/311.

- 65 Dále je třeba uvést, že sporná právní úprava stanoví výjimky, co se týče používání vozidel vybavených volantem umístěným vpravo osobami, které bydlí v jiných členských státech, například turistů, a kteří do Litvy přijíždějí na omezenou dobu, jakož i vozidel zaregistrovaných v tomto členském státě před rokem 1993, což ukazuje, že tato úprava toleruje riziko spojené s takovýmto provozem. Riziko v oblasti bezpečnosti silničního provozu je však v tomto případě stejné, tím spíše, že proud návštěvníků přijíždějících na litevské území neustává, a toto riziko nemůže být považováno za nižší jen proto, že návštěvníci přijíždějící do Litvy s takovýmto vozidlem na omezenou dobu řídí opatrněji než řidiči, jejichž vozidlo je registrováno v tomto členském státě. Snaze o snižování tohoto rizika neprospívá ani nadměrné stáří vozidel zaregistrovaných před rokem 1993.
- 66 Navíc podle informací, jež má Soudní dvůr k dispozici, právní předpisy 22 členských států, tzn. jejich velké většiny, buďto výslovně povolují registraci vozidel, v nichž se místo řidiče nachází na stejné straně, jako je směr provozu, nebo tuto registraci tolerují, ačkoli stav silniční sítě je v některých z těchto členských států podobný stavu silnic v Litevské republice (obdobně viz rozsudek ze dne 28. ledna 2010, Komise v. Francie, C-333/08, Sb. rozh. s. I-757, bod 105).
- 67 Navíc je třeba konstatovat, že statistické údaje uváděné litevskou vládou týkající se počtu smrtelných nehod, k nimž došlo v litevské silniční síti, dostatečně nedokládají vztah mezi uváděným počtem nehod a podílem vozidel, v nichž se místo řidiče nachází vpravo. Dále ani skutečnost, že Litevská republika vykazuje obzvláště vysoký počet zaregistrovaných vozidel na tisíc obyvatel, ani okolnost, že má jeden z nejstarších vozových parků v Unii, nepředstavují relevantní faktory.
- 68 Konečně je třeba zdůraznit, že existují prostředky a opatření, jež volný pohyb zboží ovlivňují méně než dotyčné opatření a zároveň jsou schopny výrazně snížit riziko, jež může být spojeno s provozem vozidel, jejichž volant je umístěn na straně vozovky ve směru provozu. Zvláště je třeba zdůraznit, že členské státy mají v tomto ohledu posuzovací pravomoc, co se týče zavádění opatření, včetně těch, jež navrhuje Komise, která by byla schopna v souladu se stavem techniky zajistit řidiči vozidla, jehož volant je umístěn na straně vozovky ve směru provozu, dostatečný výhled dozadu i dopředu.
- 69 Proto se na rozdíl od situace, která byla základem výše uvedeného rozsudku Komise v. Itálie, ve světle předcházejících úvah nejeví, že by dotyčné opatření mohlo být považováno za nezbytné pro dosažení sledovaného cíle. Vzhledem k tomu není dotyčné opatření slučitelné se zásadou proporcionality.
- 70 Je tedy třeba určit, že Litevská republika nesplnila povinnosti ve smyslu žaloby podané Komisí.

K nákladům řízení

- 71 Podle čl. 138 odst. 1 jednacího řádu Soudního dvora se účastník řízení, který neměl úspěch ve věci, uloží náhrada nákladů řízení, pokud to účastník řízení, který měl ve věci úspěch, požadoval. Vzhledem k tomu, že Komise požadovala náhradu nákladů řízení a Litevská republika neměla ve věci úspěch, je důvodné uložit posledně uvedené náhradu nákladů řízení. Podle čl. 140 odst. 1 téhož jednacího řádu, který stanoví, že členské státy, které vstoupily do řízení jako vedlejší účastníci, nesou vlastní náklady řízení, je třeba rozhodnout, že Estonská republika, Lotyšská republika a Polská republika ponесou vlastní náklady řízení.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (pátý senát) rozhodl takto:

- 1) Litevská republika tím, že zakazuje registraci osobních automobilů, jejichž volant je umístěn vpravo, anebo pro účely registrace osobních automobilů, jejichž mechanismus řízení se nachází vpravo, nových, nebo dříve zaregistrovaných v jiném členském státě, požaduje, aby byl volant přemístěn doleva, nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z článku 2a směrnice Rady 70/311/EHS ze dne 8. června 1970 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se mechanismu řízení motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, z čl. 4**

odst. 3 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice), jakož i z článku 34 SFEU.

- 2) Litevské republice se ukládá náhrada nákladů řízení.**
- 3) Estonská republika, Lotyšská republika a Polská republika ponесou vlastní náklady řízení.**

Podpisy.